

- 1 Ved de danske afgiftsændringer i foråret 1999 blev den svovlfattige dieselolie kun sat op med 5 øre/l, altså med 18 øre/l mindre end den tidligere dominerende dieselkvalitet og med 18 øre/l mindre end den tyske afgiftsstigning. Årsagen var, at den svovlfattige diesel er dyrere at fremstille, og at man forventede at olieselskaberne ville tage en merpris. Merprisen er på 12,6 øre/l ekskl. moms, når man ser på ændringerne i listepriiserne lige omkring 1. juni 1999 for dieselolie og fyringsgasolie. Såfremt man ikke lægger merprisen på 12,6 øre til den danske punktafgift på 257 øre/l vil den nuværende afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland være på 29,7 øre/l.

Kilde: Vejdirektoratet og Konkurrencestyrelsen: Priserne er fra den 1. november 2000. Listepriiserne varierer geografisk i Tyskland. Den anførte pris er et uvægtet gennemsnit af priser i Tyskland.

De fleste vognmænd får betydelig rabat på diesel-køb især i Danmark. Der er ikke noget, som tyder på, at der skulle være forskel i prisen uden afgift og merpris mellem Danmark og Tyskland.

Som nævnt vil den tyske afgift på dieselolie blive forhøjet med 6 pf/l, d.v.s. ca. 23 øre/l uden moms, pr. 1. januar 2001. Når Tyskland forhøjer dieselafgiften, vil Danmark også kunne forhøje afgiften bl.a. til gavn for miljøet og uden at det får indvirkning på de danske vognmænds konkurrenceevne.

Ved vedtagelsen af L 214 i foråret 1999, hvor der blev indført en differentiering af afgiftssatsen ml. svovlfattig diesel og let dieselolie, herunder ultralet dieselolie, var det forventningen, at meromkostningen for at fremstille svovlfattig diesel ville være på mellem 6 og 9 øre pr. liter d.v.s. i gennemsnit ca. 7,5 øre/l. Det blev dog samtidig draget frem, at også UK gennem afgiftsforskelle søgte at fremme nye mere miljøvenlige produkter, hvilket i praksis vil sige diesel med et meget lavt svovlindhold. På denne baggrund var det forventningen, at den større efterspørgsel på diesel med lavere svovlindhold meget vel kunne føre til, at merprisen på diesel med lavt svovlindhold i det mindste på kortere sigt ville blive større end fremstillingsomkostningen på de danske raffinaderier.

Efter gennemførelsen af differentieringen viste det sig, at merprisen var på 12,6 øre/l. Merprisen på svovlfattig diesel har således reelt været ca. 5 øre/l højere end det forventede ved vedtagelsen af L 214, når der ses på det længere sigt. Det er imidlertid ikke kun UK og Danmark, der søger svovlfattig dieselolie fremmet, men også Tyskland fra november 2001. Den store efterspørgsel vil derfor i længere tid end forventet holde merprisen for svovlfattig dieselolie over de anslåede meromkostninger ved fremstillingen. Som en følge heraf foreslås det, at den foreslåede dieselafgiftsforhøjelse i dette lovforslag kun bliver på 18 øre/l, d.v.s. 5 øre mindre end den tyske afgiftsforhøjelse på 23 øre/l.

Det foreslås, at afgiftsforhøjelsen først gennemføres med virkning fra 1. april 2001, d.v.s. 3 måneder senere end den tyske forhøjelse. Dieselpriserne er steget fra ca. 4 kr./l uden moms til men før rabat i begyndelsen

af 1999, hvor priserne nåede et lavpunkt til nu ca. 6 kr./l uden moms men før rabat. Ca. 80 pct. af stigningen i priserne skyldes stigninger i de internationale noteringer og 20 pct. i stigninger i afgifter og merpris forårsaget af afgiftsdifferentiering. Ved samtidige stigninger i priserne vil vognmændene kunne overvælge højere omkostninger til dieselolie i højere fragtrater uden tab af markedsandele. Overvæltningen sker imidlertid ikke automatisk ved, at vognmændene blot sætter prisen op, men som følge af en proces i konkurrencemarkedet. På kort sigt er vognmændene villige til at påtage sig ture, hvis de blot kan få dækket deres variable omkostninger ved turen, selv om prisen måtte være så lav, at de faste omkostninger ikke dækkes. Hvis priserne er så lave, at de fulde faste omkostninger ikke dækkes vil vognmændene være mindre tilbøjelige til at anskaffe sig nye lastbiler i takt med at de ældre biler skrottes. Det vil medføre et mindre udbud af transportydelser, hvorved prisen vil stige. I en periode med kraftige stigninger i de variable omkostninger kan den naturlige tilpasning af kapaciteten være for lille, således at vognmændene i længere perioder må acceptere priser, der ikke dækker alle de faste omkostninger. Yderligere gælder, at fragtpriiserne ofte aftales for længere tid ad gangen, og at en del af såvel køberne af transport som sælgerne har forventninger om, at dieselprisstigningerne har været midlertidige. Regeringen har under disse omstændigheder fundet det hensigtsmæssigt, at udskyde ikrafttrædelsen af dieselafgiftsforhøjelsen til 1. april 2001.

En forhøjelse af dieselafgiften er hensigtsmæssig i forhold til miljø-, transport- og sundhedspolitikken, men hensyn til grænsehandel og danske vognmænds konkurrenceevne sætter grænser for, hvor højt afgiften på diesel kan sættes. Ved uændrede udenlandske afgifter vurderes ulemperne i form af dårligere konkurrenceevne for danske vognmænd og grænsehandelskift at være større end de miljømæssige gevinster m.v. ved en ensidig dansk dieselafgiftsforhøjelse.

Den danske dieselafgift vil således kunne følge den tyske afgift til gavn for miljøet mv., uden at danske vognmænd vil miste konkurrenceevne og uden at der vil ske skift i grænsehandelssituationen.